

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Wochenblatt

herausgegeben von Mitgliedern

des Architekten-Vereins zu Berlin.

Zusendungen
bittet man zu richten an die
Expedition
Buchhandlung von C. Beelitz,
Berlin, Oranien-Str. 75.

Insertionen
2½ Sgr. die Petitzeile.

Bestellungen
übernehmen alle Postanstalten
und Buchhandlungen,
für Berlin die Expedition
Oranien-Str. 75.

Preis
25 Sgr. pro Vierteljahr.

Redakteur: K. E. O. Fritsch.

Berlin, den 10. April 1868.

Erscheint jeden Freitag.

Inhalt: Ueber architektonischen Unterricht in Frankreich. (Fortsetzung.) — Ueber Eisenbahn-Oberbau. (Fortsetzung.) — Korrespondenzen: Wien im März. — Eduard van der Nüll. Nekrolog. — Mittheilungen aus Vereinen: Architekten-Verein zu Berlin. — Vermischtes: Einsturz der Eisenbahnbrücke über den Pruth auf der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn. — Neue Organisation der

Architekturschule an der Wiener Akademie. — Architekt J. Andr. Romberg† — Die neuen Milwall-Docks in London. — Patentertheilung für einen Schornstein-Aufsatz. — Aus der Fachliteratur: Gazette des Architectes et du Bâtiment. — Konkurrenzen: Monats-Aufgaben im Architekten-Verein zu Berlin. — Personal-Nachrichten etc.

Ueber architektonischen Unterricht in Frankreich.

(Fortsetzung.)

III.

Bei der kurzen Zeit, seit welcher die Ecole centrale d'Architecture begründet ist, kann mein Bericht sich allerdings im Wesentlichen nur auf die Organisation derselben und auf das von ihr ausgegebene Programm, nicht aber schon auf die Resultate der Schule erstrecken. Allein immerhin gewährt dieser Lehrplan auch an und für sich schon ein hohes Interesse.

Vor allen Dingen konnte die Schule auf dem eingeschlagenen Wege der Privat-Initiative lediglich den Interessen der Kunst gemäss in völlig freiem Sinne organisiert werden. Es konnte hier eine um so eigenthümlichere Schöpfung entstehen, je weniger man sich in einen schon bestehenden Rahmen einfügen musste oder auf ein älteres Vorbild Rücksicht zu nehmen hatte. Fast niemals bisher — und es ist wahrlich recht traurig dies konstatiren zu müssen — ist in diesem Falle der Standpunkt, eben nur Architekten, brauchbare künstlerische Kräfte bilden zu wollen, so ausschliesslich und ohne alle anderen Hintergedanken und Nebenrücksichten zur Geltung gekommen wie hier. Zum ersten Male ist es hier Prinzip gewesen, die ästhetische Seite des Bauwesens im Sinne einer freien, allgemein gültigen Kunsttheorie zu behandeln und über die einseitige Kultivirung gewisser Stilformen hinweg, alle Formen nur in ihrer Stellung zur Kunst an sich, als Theile eines Ganzen zu betrachten und zu würdigen.

Besonders klar geht der Geist, in welchem die Ecole centrale d'Architecture ihre Aufgabe erfasst und zu lösen gesucht hat, aus den Worten hervor, die Emile Trelat, ihr Begründer, in der feierlichen Eröffnungssitzung aussprach. Nach drei Gesichtspunkten hin, sagte er unter Anderem, muss ein Architekt sich ausbilden, sobald er seiner Aufgabe als Künstler in vollem Maasse gerecht werden will. Er muss einmal den engen Kreis des materiellen Bedürfnisses, dem er zunächst zu dienen hat, durchbrechen und auf die Gefahr hin, ohne dieses seine Stelle als Künstler zu verlieren und zum Handwerker herabzusinken, sein Werk als ein Kunstwerk gestalten, indem er die dem Gebäude innewohnende Idee, den Grad der Empfindung, den es in uns erwecken soll, die Stelle, die es in der Reihe unserer Bedürfnisse einnimmt, zur Geltung bringt. Er muss zweitens über das Material zur Herstellung eines Bauwerkes durch eingehende Kenntniss und Uebung seiner Verwendung und Handhabung vollkommen verfügen. Er muss endlich der architektonischen Ausdrucksweise, der Formsprache, gewachsen sein. Nur indem er seine Kenntniss der Letzteren möglichst erweitert und auch die übrigen Künste in diesem Sinne herbeizieht, wird er der Baukunst den ihr zukommenden Charakter der Universalität, als der Kunst aller Künste, verleihen können.

Nach diesen Gesichtspunkten sind die Lehrmittel der

Schule, welche den Architekten für die Ausübung seines Berufes ausbilden soll, bemessen. Eine Reihe von Unterrichtsgegenständen soll die Kenntnisse von der modernen und positiven Wissenschaft der architektonischen Technik in methodischer und kritischer Weise behandeln. Die Lehre von der leitenden Theorie der Baukunst soll sodann die Intelligenz des Schülers leiten und entwickeln bis zur Einsicht in das Ziel derselben, bis zur Feststellung des architektonischen Problems und bis zum Verständniss des ihm zu gebenden Ausdruckes. Die Kenntnisse beider Zweige soll schliesslich der Schüler sich aneignen durch Uebungen ihrer praktischen Anwendung. —

Für die Technik und Theorie der Baukunst sind demnach an der Schule eine Anzahl von Lehrstühlen errichtet. Die Uebungen der Anwendung geschehen im Zeichensaal und im Atelier. Denn da es nicht Zweck der Schule sein kann, dem Schüler fixirte Methoden beizubringen, sondern nur ihn anzuhalten, die ihm eigenthümlichen Fähigkeiten für sein Fach selbstständig und fortschreitend zu entwickeln, so muss dem persönlichen Einflusse im Unterricht ein weiter Spielraum belassen werden. Daher die Einrichtung des Ateliers, durch welche unter dem dauernden Einflusse eines einzelnen Meisters dieser Zweck am Vollkommensten erreicht werden kann.

Gehen wir nunmehr etwas näher auf das Detail der Organisation ein.

Die Aufnahme in die Ecole centrale d'Architecture geschieht auf Grund einer Vorprüfung, welche von dem Kandidaten die Zeichnung eines Ornamentes nach dem Relief, das Auftragen eines einfachen Gebäudes nach einer Skizze mit eingeschriebenen Maassen und einen schriftlichen Aufsatz verlangt. Ferner werden Kenntnisse in den Elementen der Mathematik, einschliesslich jener der beschreibenden Geometrie, sowie der allgemeinen Geographie und Geschichte erfordert*).

Der Lehrplan der Schule ist auf eine dreijährige Studienzeit berechnet. Eine erste Stelle ist darin den Vorträgen gegeben, welche dergestalt geordnet sind, dass das erste Studienjahr wesentlich zur Vorbereitung für die auf die beiden folgenden Jahre in gleichem Maasse vertheilten Wissenschaften dient.

Obenan unter den achtzehn Disziplinen steht die Lehre von der Baukonstruktion, von der technischen Verwendung des Baumaterials. Sie wird im ersten Jahre eingeleitet durch einen Kursus über die Stabilität der Konstruktionen und die Grundbegriffe der Statik. Die prak-

*) Französische Verhältnisse gestatten es wohl nicht, von den Eleven einen bestimmten Grad allgemeinerer Bildung zu verlangen, doch sucht die Schule diesem Mangel theilweise abzuhelfen. Es liegt namentlich in der Absicht, die Forderungen der Vorprüfung in diesem Sinne zu steigern und hierfür Vorschulen, namentlich auch ausserhalb von Paris, zu begründen.

tische Seite ist hier mit Bevorzugung betont und zahlreich sind die Beispiele herangezogen, welche die Baugeschichte in ausgeführten Monumenten darbietet. Die mathematische Begründung der Konstruktion begnügt sich dem gegenüber allerdings nur mit den elementaren Rechnungsmethoden. Als Nebenzweige dieser Wissenschaft, aber von ihr in besonderen Lehrkursen geschieden, treten Physik und Chemie in ihrer Anwendung auf das Bauwesen auf; beiden gehen im ersten Jahre Vorträge über allgemeine Physik und Chemie voran. Die Heizung der Gebäude, ihre künstliche Abkühlung, die Ventilation, Beleuchtung, so wie die zur Anwendung kommenden elektrischen Apparate werden in jenen: die Herstellung und die Eigenschaften der künstlichen Baumaterialien, Ziegel, Eisen u. s. w., die Mittel zu ihrer Verbindung, wie die Mörtel, endlich die zu ihrer Erhaltung, wie Farben und sonstige Ueberzüge, werden in diesen behandelt. Im Zusammenhange damit steht ein Vortrag über allgemeine Geognosie und Geologie, namentlich mit Bezug auf die natürlichen Baumaterialien. Zwei Vorträge über die bei der Konstruktion zur Anwendung kommenden Maschinen, wie über Bauleitung und Rechnungslegung vervollständigen endlich das wichtige Gebiet.

Eigenthümlicher sind die Vorträge gestaltet, welche die ästhetische Seite des Faches behandeln.

So soll die Theorie der Architektur in folgenden Kapiteln behandelt werden. Allgemeiner Begriff der Kunst, Entstehung und Studium der Kunsttheorie. Künstlerische Verfahrungsweise im Gegensatz zur wissenschaftlichen. Nothwendigkeit in jedem Falle den Zweck des Werkes und alle seine Nebenbedingungen klar festzustellen. Aufsuchen der charakteristischen Form für jede Bedingung der Aufgabe. Klassifikation dieser Bedingungen: Aufstellung des künstlerischen Programms, Forderungen der Konstruktion, Forderungen des künstlerischen Ausdrucks, Nothwendigkeit der Verbindung beider, ohne welche kein Kunstwerk sich bilden kann, Erfindung. — Aktive Bedingungen der Kunst: Wahrheit, künstlerische Interpretation, Abwägen, harmonischer Ausdruck, welcher das definitive Ziel der Bestrebungen des Künstlers bildet. — Passive Bedingungen der Kunst: Regelmässigkeit, Symmetrie. — Ausdrucksmittel der Architektur: Betonung der Beziehungen der Bautheile, Abwägen der Massen, der geschlossenen und offenen Theile, Lichtwirkung, Farbenwirkung, bildende Künste. Vollständiges Bauwerk. Charakter. Stil. Die Darlegung dieser Theorien bildet die eine Hälfte des Vortrages. Auf Grund derselben sollen alsdann im zweiten Theile die verschiedenen Gebäudegattungen der modernen Zeit, vom Wohnhaus bis zum öffentlichen Gebäude in ihren Anordnungen betrachtet und studirt werden.

Das Programm des Vortrages über die vergleichende Geschichte der Baukunst konzentriert sich in Folgendem: Jede klar ausgesprochene Kunstform in den Gebäuden einer Geschichtsepoche ist der mehr oder weniger klare Ausdruck eines Bedürfnisses und eines hervortretenden Gefühls dieser Epoche. Die vergleichende Geschichte der Baukunst sucht den Ausdruck, den beide gefunden haben, innerhalb der grossen Abschnitte der Geschichte auf und kritisirt und analysirt dem gegenüber das Bauwerk. Sie legt damit jenen Zusammenhang dar, der stets, indem er das letzte Ziel der künstlerischen Thätigkeit bildet, in seinem Ausdrucke die Bewunderung der Geschlechter erweckt hat, und welcher eben die Schönheit der Baukunst ist. Sie sucht in der Vergangenheit den Gesichtspunkt auf, welchem der Künstler für die Zukunft zu folgen hat, den harmonischen Ausdruck nämlich der Bestimmung des Bauwerkes. Sie unterstützt zugleich die Theorie der Architektur, indem sie Beweise für dieselbe bringt. Nach diesen Grundideen sollen alsdann die einzelnen Monumente der verschiedenen Geschichtsepochen beleuchtet werden. Ein Vortrag über die Geschichte der Zivilisationen im Allgemeinen bildet im ersten Jahre die Einleitung zu diesem Studium.

(Schluss folgt.)

Ueber Eisenbahn-Oberbau.

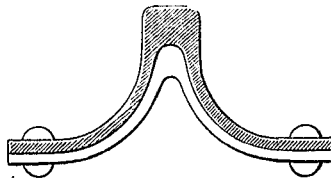
(Fortsetzung.)

Wir sind nicht die Ersten, welche solche Betrachtungen anstellen. Seit dem Bestehen der Eisenbahnen wurden andere Oberbau-Systeme von Laien, Ober- und Unter-Beamten vorgeschlagen; die Literatur ist reich an schätzbarem Material*). Auch sind von einzelnen Gesellschaften betreffende Versuche gemacht worden. Und diese Versuche haben merkwürdiger Weise gezeigt, dass die Fahrt auf ganz eisernem Oberbau mit direktem Auflager der Schiene auf der Bettung, ohne tragfähige, nur zur Erhaltung der Spurweite dienende Querverbindung, eine ungleich ruhigere sei, als auf dem jetzt allgemein üblichen System mit Querschwellen, dass die Befürchtungen über Spurerweiterung durchaus ungegründet sind, dass die Anlagekosten, nur wenig theurer, mitunter sogar etwas geringer, die Unterhaltungskosten aber erheblich geringer sind.

Es ist hier nicht der Ort, die vorgeschlagenen Systeme einzeln vorzuführen. Wir wollen versuchen, sie nach ihrem Wesen zu ordnen und die einzelnen Gruppen, die sich zusammenstellen lassen, an der Hand der vorausgeschickten Bemerkungen zu besprechen.

In Frankreich und England ging man in der Regel

Fig. 2. W. Barlow.



(abgesehen von dem bald wieder verlassenen Vorschlage von W. Barlow, Fig. 2) darauf aus, unter Beibehaltung der gewöhnlichen Stuhlschienen die Holzschwellen durch eiserne Unterstützungen zu ersetzen. Als solche dienten

platten- oder glockenförmig gegossene Unterlagen, die mit dem üblichen Schienenstuhl ein Stück bildeten; oder man ahmte die Holzschwelle direkt durch Walzeisen verschiedener Form, sogar durch Wellenblech, nach. Das Hauptübel, die unterbrochene Unterstüttzung, wird also bei allen diesen Vorschlägen beibehalten. Bis jetzt kommen übrigens die eisernen unterbrochenen Unterstüttzungen sämmtlich noch so theuer zu stehen, dass trotz der nachgewiesenen Erfolge in den Unterhaltungskosten wenig Gebrauch von diesen Systemen gemacht wird.

Die meisten in Deutschland gemachten Vorschläge zu ganz eisernen Oberbausystemen bezwecken ein direktes Auflager der Schienen auf der Bettung. Die Last eines Triebrades muss also an jeder beliebigen Stelle vermöge der blossen Form der Schiene auf eine Fläche übertragen werden, welche, je nach Beschaffenheit der Unterbettung diese Last ohne Senkung zu tragen vermag. Wir glauben, dass eine Unterbettung aus Steingestück (Deckmaterial der Chausseen) oder grobem Kies die Last eines Triebrades, zu 150 Ztr. gerechnet, auf 1 ¹/₂ ¹/₂ Oberfläche aufnehmen kann, ohne eingedrückt zu werden, eine frühere Kompression natürlich vorausgesetzt**).

Betrachtet man nun die Schiene als einen Balken, der mit möglichster Material-Ersparniss für den speziellen Zweck eines direkten Auflagers konstruirt werden soll, so ist und bleibt die Vignole-Schiene die einzige richtige, durch lange Erfahrung erprobte Form. Die gewöhnliche Schiene von 5" Höhe vermag nun die Last eines Triebrades schon auf 3 Fuss freie Länge zu übertragen, wie die Rechnung und die darauf begründete Entfernung der Holzschwellen beweist. Das giebt bei einer Breite des Fusses von 3 ³/₄ ein Auflager von 135 ¹/₂ oder ca. 1 ¹/₂ ¹/₂.

*) Wir verweisen auf die technischen Journale, namentlich das Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, worin der „eiserne Oberbau“ ein stehender Artikel geworden ist. Spezialwerke sind: Heusinger von Waldegg, die eiserne Eisenbahn, und M. C. Couche, voie, matériel roulant et exploitation technique des chemins de fer. Auch ist das Referat No. 8 der im September 1865 in Dresden versammelt gewesenen Eisenbahn-Techniker hier anzuführen.

**) Wir nehmen damit nur ca. ¹/₂ der Tragfähigkeit einer gut im Stand erhaltenen Chaussee an, auf welcher ein Lastwagen mit 4" breiten Felgen leicht 120 Zentner laden kann. Es kommt dabei eine Last von 30 Zentner auf höchstens 4. 1 ¹/₂ = 6", also 720 Zentner auf den ¹/₂, und dabei ist der Boden direkt der wälzenden Reibung ausgesetzt.

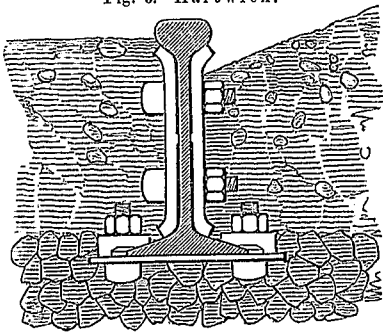
Es würde daraus folgen, dass schon die gewöhnliche Schiene, direkt auf eine gute Unterbettung gelegt, den Zweck erfüllen könnte, um so mehr, da hier gleichmässig vertheiltes Auflager vorhanden wäre. Die Unterbrechung an den Stössen ist aber selbst durch Laschenverbindung aus oben angeführten Gründen nicht gänzlich zu beseitigen. Theoretisch würde also an den Stössen das halbe Auflager vorhanden sein, und auch dieses würde, in Folge der oben erwähnten Abnutzung der zu kleinen Auflagerflächen sehr bald geschmälert werden. Das Auflager muss also wegen der Schienenstösse erheblich grösser gemacht werden und dazu bieten sich 2 Wege:

1. Uebertragung der Last auf eine grössere Länge durch bedeutende Erhöhung des Mittelsteiges bei gleicher oder nur wenig grösserer Breite des Fusses.

2. Verbreiterung des Fusses bei derselben, oder sogar wesentlich verringerten Höhe des Mittelsteiges.

Mit genügender Klarheit hat sich über diese Verhältnisse bis jetzt nur der Geh. Ober-Baurath Hartwich ausgesprochen und ist dieser zugleich derjenige, welcher, abweichend von allen Andern, den ersten der vorbezeichneten Wege eingeschlagen hat. Sein System, in Fig. 3

Fig. 3. Hartwich.



dargestellt, ist bereits in grössern Strecken ausgeführt und hat alle Vorurtheile gegen eiserne Oberbausysteme widerlegt. Der Bedingung einer stetigen Bahn ist durch eine überaus kräftige Laschenverbindung zu genügen versucht, die jedoch schon nach den bisherigen kurzen Erfahrungen durch eine Unterlags-

platte verstärkt werden musste. Wenn jedoch gegenwärtig das System schon als eine wahre Erlösung vom Uebel des bisherigen betrachtet werden muss, so dürften doch nach Verlauf von mehreren Jahren sich einige nicht zu übersehende Mängel herausstellen. Die Uebelstände jeder Laschenverbindung sind in dem Hartwich'schen System nämlich durch einen nicht unerheblichen Kostenaufwand wohl verringert, aber keineswegs beseitigt. Das grosse Gewicht der Schiene von 30—35 Pfd. pro lfd. Fuss erschwert die Fabrikation, was nicht ohne Rückwirkung auf

den Preis und die Güte des Materials bleiben kann. Die Schweissung der Kopffläche dürfte noch häufiger Fehlern unterworfen sein, als bei der jetzt üblichen Schiene, wodurch die Dauerhaftigkeit wiederum beeinträchtigt ist. Letzteres dürfte um so unangenehmer werden, als bei der blossen Beschädigung der Kopffläche ein bedeutendes Materialgewicht unbrauchbar wird und ausgewechselt werden muss. Die Dauer des Geleises dürfte also im günstigsten Falle derjenigen nach dem bisherigen System gleichgestellt werden*).

Alle übrigen vorgeschlagenen Systeme, deren wichtigste wir nachstehend in Profilskizzen vorführen, zeigen durchweg die Absicht, das erforderliche Auflager auf der Bettung durch Verbreiterung des Fusses zu erreichen. Eine direkte Verbreiterung des Fusses der Vignole-Schiene, welche liegend gewalzt werden muss, macht durch das tiefe Einschnelden der Schenkel des Fusses in die Walzen die Anfertigung schwierig, wenn nicht unmöglich, und ist man aus diesem Grunde gezwungen, die Schiene aus mehreren Theilen zusammenzusetzen. Dieser Uebelstand wird indessen mehr wie aufgehoben durch eine ganze Reihe von Vortheilen, nämlich

1. die einzelnen Theile lassen sich wegen der geringeren Masse vollkommener auswalzen, billiger herstellen und bequemer handhaben;

2. durch Verwendung verschiedenen Materials zu den einzelnen Theilen: Feinkorneisen resp. Stahl zu der Oberschiene, geringere Eisensorten zu der Unterschiene, wird eine grössere Dauerhaftigkeit ohne Kostenerrhöhung erzielt;

3. die Ausbesserung eines Geleises bei Schadhafwerden eines Theiles desselben ist mit einem Minimum von Zeit und Arbeitskraft und ohne beträchtlichen Materialverlust auszuführen;

4. die Ueberbrückung der Schienenstösse ist durch Versetzen der Stösse in den einzelnen Theilen in der erreichbar vollkommensten Weise hergestellt.

Die Vortheile sind so wesentlich, dass man begreift, warum mit jener einzigen Ausnahme alle Vorschläge, die sich bis jetzt einer Aufmerksamkeit erfreuen, darauf gerücksichtigt haben. Die in Figur 4 — 6 vorgeführten Systeme sind schon versuchsweise verlegt, und die Be-

*) Bei einer kürzlich auf einer nach dem Hartwich'schen System konstruirten Strecke vorgekommenen Entgleisung sind noch einige andere Mängel hervorgetreten. Es wäre aber zu bedauern, wenn man diese Mängel dem Langschwellen-System überhaupt zuschreiben würde.

Korrespondenzen.

Wien im März. — st — Als Neu-Oestreicher, als Zukunftsmann, einem Lethebad entsprungen, will ich vor Sie treten, wenn ich, was mit herzlich aufrichtigem Vergnügen geschieht, Ihrer Einladung, der „Deutschen Bauzeitung“ aus Oestreich zu berichten, Folge gebe. Ich muss solchermassen für jetzt ohne Anknüpfung an Vergangenes zusammenhanglos ein Stück unseres hiesigen Kunst- und Bau-Lebens herausgreifen, hoffe aber doch, dass in Zukunft ein verbindender Faden meiner Berichte nicht empfindlich zu vermissen sein werde.

Vor Allem die Kunde, dass für die Festbauten zum dritten deutschen Bundesschiessen schon rüstig vorbereitet wird. In dem abgeführten Konkurs der Architekten hat Moritz Hintrager mit seinem schlichten, den echten Eintags-Fest-Charakter an sich tragenden Entwürfe die Palme errungen, und unter seiner kundig und ruhig schaffenden Hand, unter der verständigen Oberaufsicht des Fest-Bau-Komités, in dessen Mitte sich Ferstel, Hansen, Tietz befinden, werden sich bald in riesigem Umkreis zwischen den Waldgruppen des Praters die Zimmerwerke erheben, welche bestimmt sind, liewerthen Gästen deutscher Zunge zum erhebenden, wetteiferfördernden Vereinigungspunkt mit österreichischen Stammgenossen zu dienen. Ich kann Ihnen vom Fachstandpunkte aus in der Arbeit Moritz Hintragers, die ich den ersten Schwarzschiess des ganzen Festes nennen möchte, einen sehr befriedigenden Genuss versprechen. Aber hier heisst's: kommen, sehen und mitthun!

Von unserer Museenkonkurrenz ist dem Architekten-

Verein in Berlin, der den Hasenauer'schen bezüglichlichen Entwurf kurze Zeit sogar in seinen Räumen beherbergte, Kunde geworden. Theophil Hansen hat, ich sag' es Ihnen offen, die öffentliche Meinung ganz auf Seite seines echt monumentalen, echt Schinkel'schen Entwurfs für die vereinigten Museen für Kunst- und naturhistorische Sammlungen gebracht. Es muss und wird im Interesse der Kunst, im Interesse Wiens, Alles daran gesetzt werden, diese Monumentalbauten in seine Hände zu legen. Das ist meine und der grossen Mehrzahl Meinung.

Die Museenkonkurrenz, eine sogenannte beschränkte, nur auf wenige Eingeladene ausgedehnte, — eine Konkurrenz mit Protektions-Hindernissen, wie sich's ergeben hat, — hat auch die Frage der Bauentwurfskonkurrenzen im Allgemeinen, die bei uns sehr einer Regelung bedarf, neuerdings in Schwung gebracht. Mit um so grösserem Interesse sieht man den Beschlüssen des Gemeinderaths der Stadt Wien entgegen, der jetzt eben über die Art der Beschaffung von Entwürfen für das neue Rathhaus deliberirt. Davon dann später. Das Rathhaus gegenüber dem Stadtpark, und das nach Ferstel'schem Plane zur Ausführung kommende Gebäude für das östr. Museum für Kunst und Industrie bei der alten Wienbrücke vor dem ehemaligen Stubenthor werden die letzten Gebäude unserer neuen Ringstrasse auf Süd- und Ost-Seite unserer Altstadt sein.

Sonst regt sich's schon allenthalben mit Vorbereitungen für die beginnende Bausaison. Es ist sehr vermehrte Baulust wieder eingetreten. Wie ich höre, weilt Ihr Berliner Landsmann Friedrich Hoffmann hier, um mit unserem Ziegel-Souverein Heinrich Drasche alte Geschäfte abzuwickeln und neue Ofenzirkulationen einzuleiten. Der Feuerungsprozess soll Beiden gute Werthe einbringen.

Einem interessanten Bau sehen wir mit Nächstem entgegen, dem Bau der stabilen Eisenbahnbrücke der Staats-

Fig. 4. Scheffler.

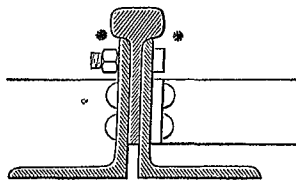
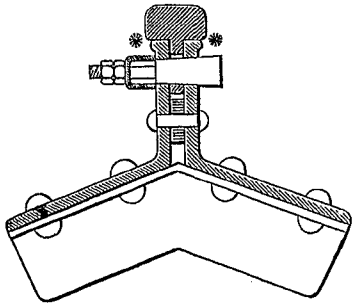
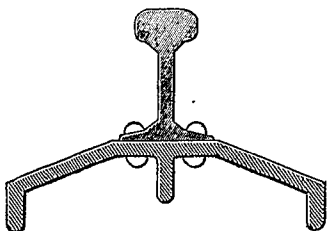


Fig. 5. Köstlin und Battig.



einmal eine kleine Bewegung eingetreten ist, und das ist bei der solidesten Arbeit und sorgfältigsten Aufsicht bei Stössen von so ungeheurer Intensität unausbleiblich, haben die

Fig. 6. Hilf.



Systeme Fig. 4 und 5, bei denen die Unterschiene aus zwei Schenkeln besteht, haben ausserdem die vollkommene Ueberbrückung der Schienenstösse nur vermeintlich erreicht. Entweder sind die beiden Schenkel zusammen oder wechselweise gestossen. Im ersten Falle ist die Oberschiene viel zu schwach eine Stossverbindung abzugeben, im zweiten Falle ist die Oberschiene nur einseitig an den Stössen der einzelnen Schenkel unterstützt. Der Umstand, dass sehr dicht daneben eine Befestigung durch Schrau-

*) Diese Berichte finden sich ziemlich vollständig im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Eisenbahngesellschaft über die Donau nächst Wien, am untern Praterende. Bei der Vergebung der Brücke haben französische Unternehmer durch Billigkeit ihrer Offerte gesiegt. Die Pfeiler aus Stein werden durch den Spezialisten Castor, der die Kehl-Strassburger Brücke fundirt, seither aber durch zahlreiche Ausführungen sein Verfahren wesentlich vervollkommen hat, mittelst Caissons und mit Anwendung komprimirter Luft versenkt. Er wird dabei gar keine Flussgerüste, sondern nur Pontons verwenden.

Der östr. Ingenieur- und Architekten-Verein ist mit der am 29. Februar d. J. abgehaltenen General-Versammlung in ein neues Vereinsjahr eingetreten. Er zählt jetzt nahe an 900 Mitglieder. Der aus der Zahl der Architekten gewählte bisherige Vereins-Präsident, Dom-Baumeister Friedrich Schmidt, hat seine Würde an den nach dem üblichen Turnus nunmehr dem Ingenieurfach entnommenen neugewählten Präsidenten, den Generaldirektor-Stellvertreter der k. k. pr. östr. Staatseisenbahngesellschaft, Regierungsrath Wilhelm Ritter von Engerth, abgetreten. Vizepräsident war Maschinenfabrikant Carl Pfaff, neugewählter Vizepräsident ist Architekt Carl Tietz. Eine Statutenmodifikation wurde in der General-Versammlung zum Beschluss erhoben, wonach Präsidium und Verwaltungsrath je auf 2 Jahre gewählt werden und die betreffenden Personen für die nächstfolgende Wahlperiode nicht wieder wählbar sind. Von den gewählten Verwaltungsräthen tritt jährlich die funktionsältere Hälfte aus, so dass künftig in jeder General-Versammlung nur 6 statt bisher 12 Verwaltungsräthe zu wählen sind. Man bezweckt damit einen grösseren Wechsel der Personen für dieses Ehren- und Vertrauensamt. Die neuen Verwaltungsräthe sind: Arnberger, Doderer, Flattich, Kaiser von der Architektur; Bühler, Fanta, Hermann, Köstlin vom Ingenieurfach; Becker, Fink, Grimburg, Rittinger aus der mechanischen und hüttenmänn-

richte*) darüber lassen über ihre Brauchbarkeit gar keinen Zweifel zu. Bei solider Ausführung kann es auch nicht anders sein. Uebelstände werden sich auch hier erst nach Verlauf einiger Zeit bemerkbar machen und

Ursache zurückzuführen sein. Die von den Fahrzeugen ausgeübte Stösse nämlich werden bei der geringsten eingetretenen Bewegung auf einzelne kleine Flächen geleitet, deren Festigkeiten den wiederholten Stosswirkungen nicht gewachsen ist. Diese kleinen Flächen sind in den betreffenden Skizzen mit * bezeichnet. Sowie einmal eine kleine Bewegung eingetreten ist, und das ist bei der solidesten Arbeit und sorgfältigsten Aufsicht bei Stössen von so ungeheurer Intensität unausbleiblich, haben die Schrauben und Niete Alles auszuhalten; das Nachziehen resp. Verstemmen wird allmählich so überhand nehmen, dass das Geleis schneller erneuert werden muss, als die aus besserm Material gefertigte Oberschiene es nothwendig machen würde. Die

ben oder Niete stattfindet, schliesst jene kleinen anfänglichen Bewegungen nicht aus, denen allmählich die ganze Konstruktion zum Opfer fällt.

Die Stetigkeit der Bahn kann aber nur erreicht werden dadurch, dass bei Unterbrechung des einen Schienentheils der andere für sich stark genug ist, um die Last auf eine der Tragfähigkeit des Bodens entsprechende Länge zu vertheilen. Dabei müssen die kleinen, in Folge der Durchbiegung eintretenden senkrechten Bewegungen von hinlänglich breiten horizontalen Flächen aufgefangen werden, um jeden durch schiefes Auflager vergrösserten Seitenschub auszuschliessen. Sobald der senkrechte Druck der Fahrzeuge durch schiefe Flächen aufgefangen wird, finden wir überall Schrauben und Niete als wesentliche Theile der Konstruktion eingeführt. Gerade die bisherige Laschenverbindung hat aber gezeigt, dass Schrauben und Niete als wesentliche Theile eines Schienengestänges immer wandelbar sind. Alle Systeme, die jene Befestigungsmittel nothwendig machen, müssen daher mit gerechtem Misstrauen aufgenommen werden. Unter den vorgeschlagenen Systemen erfüllt die oben ausgesprochene Anforderung am meisten das System Hilf.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. Haupt-Versammlung am 4. April 1868. Vorsitzender Hr. Böckmann, anwesend 134 Mitglieder. Die Herren: Gerns, Hanke und Liersch wurden neu aufgenommen; eingegangen sind 4 Lösungen der fälligen Monatsaufgaben.

Zunächst referirte Hr. Schwedler über die 4 letzten Monatskonkurrenzen aus dem Gebiete des Ingenieurwesens, welche die Konstruktion der Unterzüge, Balken und Stützen für ein Speichergebäude zur Aufgabe hatten. Den Vorzug ertheilte derselbe der Arbeit mit dem Motto „J. W.“, deren Verfasser namentlich in sachgemässer Weise die ungleichseitige Belastung berücksichtigt und daher die Stützen nicht allein auf Festigkeit gegen Knicken konstruirt, sondern hierbei auch Biegemomente in Rechnung gezogen hatte. Einem Tadel des Hrn. Referenten gegenüber, dass bei dieser Arbeit das Auflager der Balken auf einer vor die Wand gekragten Mauerlatte zu wenig gesichert sei, wurden von anderer Seite die grossen praktischen Vortheile einer solchen Anordnung hervorgehoben, welche bei niedrigen Stockwerkshöhen, wie solche bei Speichern üblich sind, gestattet den Fenstersturz so hoch wie möglich anzuordnen. Auch die Schwächung der Mauern, welche sehr bedeutend ist, wenn die Mauerlatte luftig liegen soll, werde vermieden, ein Auswechseln derselben

nischen Branche; dazu ex officio der abgetretene Vorstand Schmidt und Pfaff, und mit Sitz ohne Stimme Kassenverwalter und Redakteur, Seybel und Dr. Sonndorfer. Der Verein versammelt sich während der Wintersaison regelmässig jeden Samstag Abend. Durchschnittlich 200 Mitglieder sind anwesend. Ein ständiges Comité approvisionirt denselben mit wissenschaftlichen Vorträgen, deren meist 3 aus den verschiedenen Branchen den Stoff für einen Abend abgeben, wofür nicht die sich an die Vorträge knüpfenden Diskussionen diese Anzahl beschränken. Von allgemeinerem Interesse war seit der General-Versammlung nur ein für die Einführung eines allgemeinen einheitlichen Schienenprofils plädirender Vortrag des Ober-Ingenieurs Heinrich Schmidt, die Diskussion und Komitewahl anlässlich des Brückeneinsturzes bei Czernowitz und ein begonnener und sich noch fortsetzender Vortrag des Historienmalers und Professors Eduard Engerth über die Beleuchtung von Kunstmuseen. Diese letzteren beiden Themen behalte ich mir vor und schliesse für heute mit kollegialischem Grusse.

Eduard van der Nüll.

Die Architekten Deutschlands haben den Verlust eines ihrer bekanntesten Meister zu beklagen. Am Morgen des 3. April wurde der Oberbaurath, Professor van der Nüll zu Wien todt in seiner Wohnung gefunden. Wir geben nachstehend die Mittheilung, welche die N. fr. Pr., anscheinend aus der Feder eines Kunstgenossen, dem traurigen Ereignisse widmet.

„Seit langer Zeit hat keine Nachricht die Künstlerkreise Wiens so mächtig bewegt, als dieser unerwartete und gewaltsame Tod. Würde man nicht wissen, dass der Künstler seit

wesentlich erleichtert. Als Verfasser der Arbeit „J. W.“, welcher mit bedeutender Majorität der Preis ertheilt wurde, ergab sich Hr. Klein. — Die Beurtheilung der Monatskonkurrenzen aus dem Gebiete des Hochbaus musste wegen Abwesenheit des Referenten unterbleiben.

Nachdem Hr. Möller über die Arbeiten der mit dem Entwurf eines neuen Vereins-Statuts beauftragten Kommission referirt und Hr. Jacobsthal mehrere Anschaffungen für die Bibliothek befürwortet hatte, ging man zur Bestimmung der Aufgaben für die Konkurrenzen zum nächsten Schinkelfest über. Von den verschiedenen Vorschlägen gewann der eine, welcher eine einheitliche Zusammenfassung beider Aufgaben bezweckte, die überwiegende Mehrheit. Hiernach soll im Ingenieurwesen die Anlage eines Zentral-Bahnhofes (mit Zugrundelegung einer wirklichen Lokalität, etwa Posen oder Hannover), im Hochbau der Entwurf des Stationsgebäudes für diesen Bahnhof zur Lösung gestellt werden. Die Ansarbeitung der Programme wird durch eine gemischte Kommission erfolgen, zu welcher die Hrn. Koch, Weishaupt, Römer und Lucae bestimmt wurden.

Eine im Fragekasten enthaltene Frage, ob der Verein nicht in Gemeinschaft mit anderen technischen Vereinen Berlins den Antrag stellen solle, dass bei Einführung des neuen einheitlichen Maasses für die Bezeichnung des Gewichts nur das Kilogramm gewählt, das Pfund aber gänzlich beseitigt werden möge, gab Anlass zu einer Diskussion, in welcher ein derartiges Vorgehen des Vereins einem bestimmt gestellten Antrage vorbehalten wurde; auch wurde geltend gemacht, dass es sich jedenfalls empfehle, vorher von den Motiven des Regierugs-Vorschlages Einsicht zu nehmen.

Den Schluss der Versammlung bildeten innere Vereinsangelegenheiten. Der Vorstand berichtete über einige Anerbietungen, die dem Verein zum Zwecke der Erlangung eines geeigneten Versammlungs-Lokals gemacht worden seien, und versicherte sich des einstimmigen Einverständnisses der anwesenden Mitglieder mit dem von ihm gewählten Projekte, wonach zunächst eine angemessene Erweiterung des gegenwärtigen Lokals in Aussicht genommen werden soll. — Die Bibliothekordnung wurde auf Antrag des Bibliothekars dahin abgeändert, dass die täglichen Bibliothekstunden fortan um 2 Stunden (von 3—5 Uhr Nachmittags) gekürzt werden sollen. In der Zeit vom 12. bis 16. April d. J. soll die Bibliothek ganz geschlossen sein. — F. —

Vermischtes.

Einsturz der Eisenbahnbrücke über den Pruth auf der Lemberg-Czernowitzer-Eisenbahn.

Als der am 4. März a. c. von Czernowitz abgehende Frühzug die nach Schiffkorn'schem System konstruirte Brücke über den Pruth passirte, stürzte das letzte der 180' langen Felder ein. Zugleich mit der Eisenkonstruktion fielen 2 Lokomotiven

mehren Wochen bereits in dem Innersten seiner Seele verstimmt war, dass sein Bruder, der General van der Nüll, eines ähnlichen Todes gestorben ist, so wäre das plötzliche Hinscheiden dieses Künstlers gerade in diesem Momente eine fast unerklärliche Sache. Die Wege des menschlichen Geistes sind wunderbar und räthselhaft, wie in ihren reinsten Konzeptionen, so auch in ihren verhängnissvollsten Willensakten. Die Einsamkeit und gesellschaftliche Abgeschlossenheit dieses Mannes mag viel dazu beigetragen haben, die krankhafte Gemüthsstimmung zu erhöhen, seine Reizbarkeit zu steigern, zu deren Erregung mehr als ein Motiv vorhanden war. Seit der Erkrankung seines Freundes August v. Siccardsburg lastete der geschäftliche Theil des Baues des neuen Opernhauses, der nicht zu den erquicklichsten und einfachsten gehört, auf seinen Schultern allein; im öffentlichen wie akademischen Leben gestaltete sich Manches anders, als er erwartete; er fasste dieses in einer ganz persönlichen Weise auf, und so schien in seiner Seele der Entschluss, der seinem Leben ein Ende machte, zur Reife gediehen zu sein.

Eduard van der Nüll war ein ehrenhafter Charakter und eine nicht gewöhnliche Künstlerkraft. Sein Tod reisst im Wiener Künstlerleben eine Lücke aus, die Niemand unter den Lebenden auszufüllen im Stande ist. So wenig er Architecte-Constructeur war und so wenig er Massen architektonisch zu beherrschen verstand, als Architecte-Décorateur nahm er einen ersten Rang ein; als architektonischer Zeichner wird er nicht leicht von einem der Lebenden übertroffen werden. Die Eleganz der Form und der Zeichnung, die heutzutage in einen grossen Theil der Wiener Kunst-Industrie übergegangen ist, ist sein Werk und das Werk seiner Schule. Manche der von ihm herrührenden grösseren Monumental-Bauten, die in rein architektonischer Natur minder glücklich waren, sind reizend in der Fülle dekorativen Details. Würde das Opernhaus heute

nebst 9 Lastwagen, worunter auch eine Anzahl Viehwagen, in den Strom. Die Personenwagen, welche sich an die Lastwagen anschlossen, wurden theils durch die Trümmer der gebrochenen Wagen aufgehalten und vor dem Rückstosse dadurch bewahrt, dass die Kondukteure mit grosser Geistesgegenwart die Bremsen mit aller Gewalt anzogen und so die Wagen zum Stehen brachten. Die verunglückten Personen und ein Theil des Viehs wurden gerettet, auch die beiden Lokomotiven blieben beinahe ganz unversehrt; es scheint daher, dass der Einsturz successive und sehr sanft erfolgt ist.

Der effektive Schaden der Gesellschaft wird sich auf höchstens 25000 fl. belaufen, und die Wiederaufstellung des Brückenfeldes einen Zeitraum von circa 4 Wochen in Anspruch nehmen.

Sämmtliche Eisenbahnen, welche Schiffkorn'sche Brücken besitzen, haben ihre Brücken-Ingenieure nach Czernowitz entsendet, um die mögliche Ursache dieses Einsturzes zu ergründen, jedoch ohne Resultat. Seit der Aufstellung dieser Brücke haben mehr als 3600 Züge dieselbe passirt, ohne dass sich bei der fortgesetzten strengen Ueberwachung irgend welche Bedenken zeigten, welche auch nur im Entferntesten eine Gefahr voraussetzen liessen.

Das Eisenwerk Wiesenberg, welches die Ausführung der Brücke bewerkstelligt hatte, hat sich bereit erklärt, das eingestürzte Brückenfeld in kürzester Zeit zu ersetzen und zugleich an demselben solche Verstärkungen vorzunehmen, welche noch weit grössere Belastungen, als die normalmässigen, gestatten, und für den Fall, dass bei deren Prüfung befriedigende Resultate gewonnen würden, diese Verstärkung auch bei den übrigen Schiffkorn'schen Brücken auf der Czernowitzbahn in Anwendung zu bringen. Uebrigens findet seit dem 25. März in Folge der hergestellten Kommunikation über den Pruth der Verkehr wieder in regelmässiger Weise statt.

(Nach d. Zeitg. d. Vereins deutscher Eisenbahn-Verwalt.)

Architekt Dr. J. Andreas Romberg, als Begründer der noch heut unter seinem Namen bestehenden Fachzeitschrift und durch mehr andere litterarische Unternehmungen vielfach bekannt, ist in den ersten Tagen des April zu Berlin, wo er zuletzt seinen Wohnsitz genommen hatte, verstorben. In den letzten Jahren seines Lebens hatte er den Bau und die Einrichtung von Bierbrauereien zu seiner Spezialität gemacht. Die grosse Aktienbrauerei zu Bergedorf bei Hamburg rührt von ihm her.

Die neuen Millwall-Docks in London sind vor kurzer Zeit dem Verkehr übergeben. Das Eingangs-Dock ist das grösste der Londoner Docks, 450 Fuss lang und 80 Fuss breit. Die Docks haben 28 Fuss Wasser, und drei Schleusenthore am Eingange gewähren Lichterschiffen und anderen kleinen Fahrzeugen zu jeder Zeit Ein- und Ausgang.

in allen seinen Theilen vollendet vor unseren Augen stehen, so würden diese Verdienste van der Nüll's noch entschiedener hervortreten, als es schon gegenwärtig der Fall ist. Auch das Carltheater, das neue Geschäftshaus von Haas, die Altlerchenfelder Kirche, der grosse Hof des Kommandantur-Gebäudes im Arsenal, eine der vortrefflichsten Militärbauten der Gegenwart, sind Werke, die seinen Namen in ehrenvoller Weise der Zukunft überliefern.

Geboren zu Wien 1812, wirkte van der Nüll vom Jahre 1844 bis 1866 an der hiesigen Akademie der bildenden Künste unter nicht immer günstigen, noch weniger erfreulichen Verhältnissen. Wer die Zustände dieser Schule während jener Epoche kennt, weiss, wie wenige Perioden als wirklich erquickliche bezeichnet werden können. Was ihn auch während der trübsten Stunden in seinem Amtsleben tröstete, war die innige Freundschaft mit seinem Kollegen, Professor August v. Siccardsburg, war die Verehrung seiner hervorragenden Schüler und vor Allem die Lust zur Arbeit. Thätig und unermüdet war van der Nüll sein Lebenlang; Feder und Stift zu führen verstand er wie Wenige. Die schroffe Seite seines Wesens, das Unnabare seines Charakters milderte sich für Jene, die ihm näher standen und die sich bemühten, in seine künstlerische Individualität einzugehen. Aber wie Wenige giebt es bei uns, die wissen, was ein Künstlerleben bedeutet, die begreifen, dass Künstlerfragen anders als ein bürokratisches Aktenfäzikel behandelt werden müssen? Im vulgären Sinne des Wortes war van der Nüll keine populäre Künstlernatur; aber dessen sind wir überzeugt, die Künstlerwelt Wiens wie das gebildete Publikum werden die Nachricht von dem Tode des Künstlers mit dem Ausdrucke des tiefsten, des aufrichtigsten Bedauerns hinnehmen.

Den Technikern Carl Windhausen und Heinrich Büssing zu Braunschweig ist unter dem 2. April 1868 ein Patent auf einen Schornstein-Aufsatz auf fünf Jahre für den Umfang des preussischen Staates erteilt worden.

Die „Kunst-Chronik“ theilt mit, dass die Architektur-schule an der Wiener Akademie eine neue Organisation erhalten wird, nach welcher an derselben Spezialschulen für die bedeutendsten Kunstrichtungen, und zwar für die Antike, die Renaissance und die mittelalterlichen Stilarten errichtet werden sollen. Jede dieser Spezialschulen soll unter der völlig selbstständigen Leitung eines Lehrers stehen; alljährlich sollen unter wechselnder Leitung dieser Vorsteher gemeinschaftliche Studienreisen stattfinden. Ein gleichzeitiger Besuch mehrerer Spezialschulen ist verboten; der Uebertritt aus der einen in die andere soll in der Regel nur am Schlusse eines Semesters stattfinden. Die gesammte Studienzeit an der Architektur-schule soll 3 Jahre nicht überschreiten dürfen.

Aus der Fachliteratur.

Gazette des Architectes et du Bâtiment. Herausg. von Viollet-le-Duc fils und de Baudot. Jahrg. 1867. Heft 1—16.

Vor einem Jahre (No. 12 d. Arch.-W.) haben wir bei Besprechung einiger Hefte der vorliegenden Zeitschrift bereits auf die Tendenz derselben hingewiesen. Es möge hier mit Beziehung auf den ausführlichen Bericht d. Bl. über den architektonischen Unterricht in Frankreich wiederholt werden, dass die Gazette die Richtung jener Männer vertritt, welche, Viollet-le-Duc an der Spitze, einen Fortschritt der Baukunst nur von der weiteren ästhetischen Entwicklung und Durchbildung der konstruktiven Elemente erwarten und die es durch einmüthiges Zusammenhalten seit vielen Jahren nach harten Kämpfen endlich erlangt haben, eine ihren Prinzipien entsprechende Lehranstalt ins Leben zu rufen.

Mögen die bisherigen Resultate jener Prinzipien für unsere Anschauung auch keineswegs den Erwartungen entsprechen, so dürfen wir die Arbeiten dieser Schule dessenungeachtet nicht übersehen. Denn die in ihnen meist grossen, oft monumental ausgeführten Werken enthaltenen Gedanken äussern sich zwar oft charakteristischer und zugespitzter, eckiger und unschöner als vielleicht nöthig, dafür aber auch um so prägnanter und offener; sie verlangen und verdienen unsere Beachtung. Mag unser Ideal immerhin ein anderes sein — gehen trotzdem unsere Wege nach diesen Idealen nicht nebeneinander? Ziehen nicht auch wir die ernste und mühevollen, denkende und strebende Arbeit in der Kunst dem bequemen Schlendrian der Säulenstellungen und Fialen vor?

Wie sehr die vorliegende Zeitschrift bemüht ist, ihrer Aufgabe, ein Tageblatt zu sein, gerecht zu werden, sehen wir schon daraus, dass mit Beginn der Weltausstellung die Hälfte des Blattes dieser gewidmet ist. Klar disponirt, für sich geordnet und paginirt liegt uns hier ein ansehnliches Material darüber vor; zu reichhaltig, als dass hier ein Referat daraus gegeben werden könnte, und — Dank dem buchhändlerischen Geschäftsgange und dem stets etwas verzögerten Erscheinen der Zeitschrift — auch schon etwas veraltet! — Hervorheben wollen wir daraus eine ausführliche Studie über fast alle bis jetzt projektirten und ausgeführten Ausstellungsgebäude, mit speziellem Eingehen auf die Konstruktion und den Bau des jüngsten Pariser Gebäudes, von Chapron; die folgenden Artikel sind dem Baumaterial und einem Theil der Baukonstruktionen gewidmet und mit vielen zum Theile guten Holzschnitten illustriert.

Aus den Mittheilungen der Zeitschrift selbst sind die wichtigsten die Fortsetzungen der bereits früher begonnenen Mittheilungen

1. Ecole des Frères zu Luneville;

Als Verlobte empfehlen sich:

Helene Grabowski

Fritz Stumpf, Bauführer.

Marienburg, den 3. April 1868.

Gestern Abend wurde meine Frau Louise geb. Höttenrott von einem Töchterchen entbunden.

Berlin, 7. April 1868.

E. Jacobsthal.

Bekanntmachung.

Qualifizierte Bauführer werden hierdurch aufgefordert, sich zur sofortigen Uebernahme der Leitung des Mitte April er. beginnenden Restaurationsbaues an der hiesigen Stadtkirche, wofür eine monatliche Remuneration von ca. 45 Thlr. veranschlagt ist, schleunigst bei dem Königlichen Regierungs-Baurathe Herrn Homann in Stettin unter Einreichung der erforderlichen Atteste zu melden.

Massow, den 26. März 1868.

Brauser, Pastor,

2. die Baugeschichte des Louvre und der Tuilerien;

3. die Ausgrabungen der Cité in Paris.

Anerkennung verdienen die ausführlichen Besprechungen aller das Baufach betreffenden juristischen und öffentlichen Angelegenheiten. Dem durch die Weltausstellung veranlassten grösseren internationalen Verkehr verdanken wir die Mittheilung eines sehr ansprechenden Wohnhauses in Hannover, in mittelalterlichen, struktiven Formen, vielleicht auch die grössere Aufmerksamkeit auf nicht französische Angelegenheiten, die sonst ignoriert, jetzt sogar anerkannt werden. Wir nennen hier die Hervorhebung der vom Architekten-Verein in Berlin gethanen Schritte in Betreff der Berliner Dombau-Konkurrenz, an welche Betrachtungen für französische Architekten angeknüpft werden und auf deren Verlauf dieselben mit Spannung hinhlicken. — Leider sind wir freilich noch immer nicht in der Lage über einen Erfolg dieser Schritte berichten zu können.

E. J.

Konkurrenzen.

Monats-Aufgaben im Architektenverein zu Berlin zum 2. Mai 1868.

I. Fussbodenbelag für ein Vestibül von 30 bei 50 Fuss, in reichem Marmormosaik. Maasstab der Zeichnung 1 : 60, davon ein Viertel in charakterisirenden Farben.

II. Ueber den Dachraum des Speicher-Gebäudes (Monats-Aufgabe pro März) wird eine freitragende Dachkonstruktion in Schmiedeeisen mit Abwalmung nach allen Seiten verlangt. Zeichnung und Berechnung wie dort.

Personal-Nachrichten.

Am 5. April 1868 starb zu Berlin der frühere Geheime Ober-Baurath und Direktor der Bauakademie Carl Ferdinand Busse.

Preussen.

Ernannt sind: Die Ober-Bau-Inspektoren Cremer zu Danzig und Baensch zu Cöslin zu Regierungs- und Bau-Räthen, und der Ingenieur Wagner zu Fulda zum Landbaumeister bei der Regierung zu Cöln.

Dem Wasser-Bau-Inspektor Franzius zu Berlin ist eine technische Hilfsarbeiter-Stelle bei der Bau-Abtheilung des Ministeriums für Handel etc. verliehen worden.

Der Ban-Inspektor Spannagel zu Recklinghausen ist nach Essen versetzt worden.

Am 4. April haben das Baumeister-Examen bestanden: Eduard Arndt aus Greifenberg; Hugo Jaeckel aus Posen.

Offene Stellen.

1. Die Kanal-Insp.-Stelle bei der Sozietät für die Melioration des Obra-Bruchs ist vakant und soll sogleich mit einem im Wasserbaufache erfahrenen Techniker, welcher wenigstens die Qualifikation eines Baumeisters hat, besetzt werden. Gehalt jährlich 800 Thlr. und 400 Thlr. Pferdgelde. Meldungen unter Beifügung der Zeugnisse und eines Lebenslaufes sind bis spätestens den 1. Mai er. an den Kommissarius für die Obra-Meliorationen, Landrath Delsa in Kosten einzusenden.

2. Von der Fortifikation in Rendsburg werden zwei Baumeister gegen 3 Thlr. Diäten gesucht.

3. Zur Leitung von Bauwerken bei einem Eisenbahnbau wird ein junger Maurermeister verlangt. Näheres im Inseratentheile.

4. Mehre Bauführer zur Ausführung von Chausseebauten werden gesucht. Näheres im Inseratentheile.

Brief- und Fragekasten.

Beiträge mit Dank erhalten von den Herren B. in Danzig, S. in Cassel, K. in Düsseldorf, E. in Stuttgart.

Bekanntmachung.

Zur Weiterführung und zum Abschluss des in vollem Gange befindlichen Chausseebaues von Sensburg nach Johannsburg, der incl. Abrechnung noch ca. 3 Jahre dauert, wird unter allen Umständen sogleich ein geprüfter Baumeister gesucht und hierdurch aufgefordert, sich sobald als möglich zu melden bei dem kommissarischen Kreis-Baumeister Modest in Johannsburg.

Offene Baumeisterstelle.

Für die Garnisonbauten in Danzig ist noch eine dritte Baumeisterstelle mit einem den Leistungen anzupassenden Diätensatz von 2 bis 3 Thlr. zu besetzen. — Bewerber, welche die Staats-Prüfung abgelegt haben, wollen sich unter Vorlage ihrer Atteste bei der Königlichen Fortifikation melden.

Ein junger Maurermeister wird sofort zur Leitung von Bauwerken an einem Eisenbahn-Baue gesucht. Gehalt monatlich 30 Thlr. und Reiseentschädigung beim Antritt. Bedingung ist: nachzuweisen das Vertrautsein mit Eisenbahnbauten. Schriftliche Meldungen unter der Chiffre E. N. 24. befördert die Expedition.

Architekten-Verein zu Berlin.

Versammlung am 11. April 1868.

Tagesordnung:

1. Fortsetzung des Vortrages des Herrn Böckmann.
2. Vortrag des Herrn Nietschmann.

Nach Beschluss der Hauptversammlung vom 4. d. Mts. sind für die Sommermonate und bis auf Weiteres die Bibliothekstunden festgesetzt auf:

Vormittags von 9 bis 1 Uhr

Nachmittags „ 5 „ 8 „

Während dieser Zeit sind Bücher sowohl für den Gebrauch im Vereinslokal als auch zum häuslichen Gebrauch zu entnehmen.

Behufs Revision der Bibliothek bleibt dieselbe vom 12. bis incl. 16. April geschlossen. Eine Ausnahme wird nur für die in Klausur befindlichen Vereinsmitglieder gemacht.

In der nächsten Vereins-Versammlung nach Ostern, am Sonnabend den 18. April sollen die ausrangirten Journale vom Jahre 1867, vor Beginn der Sitzung im Vereinslokale gegen Meistgebot verkauft werden.

In hiesigen Kreise sollen binnen wenigen Jahren 16 bis 18 Meilen Kreis-Chausseen gebaut werden, und sind theilweise schon in Angriff genommen. Es wird gewünscht, die spezielle Leitung derselben Königlichen Bauführern zu übertragen. An Gehalt wird incl. Reisekosten 60 bis 80 Thlr. monatlich gewährt und kann die Beschäftigung sofort beginnen. Diejenigen Herren Bauführer, welche hierauf reflektiren, werden gebeten, sich wegen der nähern Bedingungen recht bald an den Unterzeichneten zu wenden.

Pr. Eilau, den 6. April 1868.

Der Königl. Kreis-Baumeister.
Ewer mann.

Offene Baumeisterstelle.

Ein geprüfter Baumeister kann vom 1. April c. ab bei der Königlichen Fortifikation zu Kosel Beschäftigung finden.

Die Bewerber haben sich unter Beifügung der Zeugnisse und unter Angabe der geforderten Diäten bei dieser Behörde schriftlich zu melden.

Königliche Fortifikation.

Ein junger Maurermeister, im Façaden-, Dekoration- u. Detail-Zeichnen geübt, sucht in Berlin oder in einer andern grössern Stadt eine Stelle bei einem Baumeister. Gefällige Offerten unter B. M. 23 in der Expedition, woselbst auch Probezeichnungen und Zeugnisse eingesehen werden können.

Ein praktisch und theoretisch tüchtiger und erfahrener Maurer, welcher gut schreibt, im Zeichnen, Veranschlagen, Rechnungsaufstellen und Auszahlen gewandt ist, sucht eine Stelle im Bureau eines Maurermeisters. Offerten wolle man unter H. B. 25. in der Expedition dieser Zeitung abgeben.

Gotha-Leinefelder-Eisenbahn.

Zur Ausführung der bei Dingelstedt im Bahnkörper vorkommenden Kunstbauten sollen ca. 1100 Schachtrüthen Mauerwerk im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an einen qualifizirten Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Bureau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, auch werden die Submissionsbedingungen von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der
Gotha-Leinefelder Bahn“

versehen, bis spätestens zu dem

am 20. April c., Vormittags 11½ Uhr,

in dem oben bezeichneten Bureau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 1. April 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Ein geübter Zeichner, der sich zum Bauführer-Examen vorbereitet, sucht gegen mässiges Honorar auf einige Monate Beschäftigung. Adr. unter F. R. in der Expedition dieser Zeitung.

Ein geübter Geometer, der im Wasser-, Wege- und Eisenbahn-Bau gute Kenntnisse besitzt, sucht Beschäftigung. Gefällige Adr. unter J. S. in der Expedition dieser Zeitung.

Gotha-Leinefelder-Eisenbahn.

Zur Bildung des Bahnkörpers der Gotha-Leinefelder Bahn soll bei Dingelstedt das Loos No. XVII. mit 99,531,5 Schachtrüthen zu bewegendem Boden, einschliesslich der Böschungsarbeiten, veranschlagt auf 153,480 Thlr. 9 Sgr. 3 Pf. im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an einen qualifizirten Unternehmer verdungen werden.

Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Bureau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen. Die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen kostenfrei von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdbarbeiten zum Bau der
Gotha-Leinefelder Bahn“

versehen, bis spätestens zu dem

am 20. April d. J., Vormittags 10½ Uhr,

in dem oben bezeichneten Bureau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 1. April 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Zu verkaufen.

Hagen's Wasserbau, ganz vollständig, Text in Halbfranz gebunden, bei Architekt Raensch, Berlin, Elisabeth-Str. 62.

Für Wasserdichtmachen überschwemmter Kellerräume unter Garantie der Haltbarkeit empfehlen sich

M. Czarnikow & Co., Schwedterstrasse 263.

Papier-Tapeten. Gebrüder Hildebrandt

in Berlin, Brüderstrasse 16,
empfehlen den Herren Architekten
ihr reichhaltiges Lager in den allerbilligsten
bis zu den theuersten Gattungen.

Durch das Vertrauen der ersten Architekten beehrt, sind wir stets bemüht gewesen, deren Geschmack gemäss ein Lager in ruhigen, architektonisch wirkenden Dessins und Farbtönen assortirt zu halten.

Spiegelglas, belegt und unbelegt,
Bohrglas in Stärken von 1½", 1", ¾",
Tafelglas, französisches, belgisches und rheinisches Fabrikat
in allen Dimensionen empfiehlt

B. Tomski

Berlin, Oranienburger-Strasse 45.

Cementröhren und **Kanäle** in allen Dimensionen
liefern billigst **M. Czarnikow & Co.,** Schwedterstr. 263.

Centrifugal-Pumpen

sowie Kolben-Pumpen jeder Art liefert die

Maschinenfabrik von MÖLLER & BLUM
Berlin, Zimmerstrasse 88.



TELEGRAPH

Commandit-Gesellschaft auf Actien

Levin & Co.

Berlin, Wilhelmsstrasse No. 121.

Als vorzüglich bewährt empfehlen:

Haus-Telegraphen

Elektrische Uhren,

öffentliche Institute erspriessliche Arten von Anlagen und der dazu gehörigen Apparate sind in unserem Ausstellungsalle zur gefälligen Ansicht aufgestellt.

neuester Konstruktion mit kontraktlicher 10 jähriger Garantie für Leitungsfähigkeit und Dauer unseres präparirten Drathes, bei billigster Preisnotirung.

selbstthätig, ohne Drathleitung, für Zimmer und öffentliche Zwecke als Thurm- und Perron-Uhren. Eine Auswahl hiervon, sowie alle für Hausleitungen, Fabriken, Schulen, Krankenhäuser, öffentliche Institute erspriessliche Arten von Anlagen und der dazu gehörigen Apparate sind in unserem Ausstellungsalle zur gefälligen Ansicht aufgestellt.



KNIEBANDEL & WEGNER

Ofenbaumeister
BERLIN

vom 1. April ab: Behren-Strasse No. 7.
empfehlen sich für

Feuerungs-Anlagen aller Art

Ventilationsheizungen mit Wasserverdampfung für Privat-Wohnungen und Gebäude, Kirchen, Schulen, Museen, Theater, Fabrikräume, Arbeitssäle etc.;

Beheizungs- und Ventilations-Anlagen für Gewächshäuser, Ananas-Treibereien, Trockenräume aller Art, Malzdarren, Holzdörren etc., Laboratorien, Restaurationslokale, Gefangen- und Kranken-Anstalten;

Backöfen für Konditoren, Bäcker, Pfefferküchler, nach neuester Konstruktion zum ununterbrochenen Betriebe;

Kochmaschinen für Privat- und Gasthaus-Küchen;

Kesselfeuerungen für gewerbliche Zwecke in Brauereien, Brennereien etc.

Geruchlose Abtritte, Latrinen, Secesse, Kloaken, durch Ventilation ohne Wasserleitung.

Vulcan-Oel,

laut Zeugnis des Allg. deutschen Ingenieur-Vereins und vieler Fabrikanten in Europa und Amerika das beste existierende Schmieröl, liefern

Wirth & Co.

in Frankfurt a. M.

Boyer & Consorten

in Ludwigshafen am Rhein.
(patentirte Calorifères - Heizungen)

empfehlen sich zur Einrichtung von

Luftheizungen

neuesten Systems, zur Erwärmung von Kirchen, Schulen, Bahnhöfen, Fabriken, Hospitälern, Kasernen, Wohngebäuden, Theatern, Malzdarren, Saamen-Klengen, Trockenanstalten u. s. w., fertigen auf einzusendende Pläne Kostenvoranschläge.

Warmwasserheizungen

(Niederdruck) für elegante Wohnhäuser — ältere und Neubauten — Gewächshäuser, Büreaux, Schulen, Krankenhäuser etc.

Luftheizungen

für Kirchen und andere grosse Räume liefern

R. Riedel & Kemnitz

Ingenieure und Maschinenfabrikanten in Halle a. S.
Pläne und Anschläge nach eingesandten Banzzeichnungen gratis.

Wirth & Wagner

Parquetböden-Fabrikanten

in Stuttgart

empfehlen: Massive und furnirte Böden von den einfachsten bis zu den feinsten Dessins, zu sehr billigen Preisen, bei vorzüglicher, dauerhafter Arbeit.

Muster und Preislisten stehen gratis zu Diensten.

Agentur und Muster-Lager in Berlin bei
Friedrich Ehinger, Oranien-Strass 122.

Steinmetz-Arbeiten jeder Art werden aus bestem Material,

Nebraer Sandstein etc.

zu soliden Preisen angefertigt in der

Werkstatt für Stein- und Bildhauerei

von **Emil Schober**, Steinmetz-Meister, **Halle a. S.**
In **Berlin** vertreten durch **E. Beyling** Maurer-Meister,
Melchiorstrasse 31.

Telegraphen-Bau-Anstalt, Fabrik für Apparate zur Haustelegraphie

von

Keiser & Schmidt, Oranienburger-Strasse 27 in Berlin.

offerirt Schreib- und Zeiger-Apparate, galvanische Klingeln und Tableaux, Zug-, Druck- und Trefkontakte,

(Kontrollen für Hôtels), pneumatische Klingeln etc.

Galvanische Klingeln erlauben die komplizirtesten, mit anderen Klingeln nicht erreichbaren Kombinationen und geben dadurch den bequemsten Haustelegraph; ihre Apparate enthalten kein Gummi oder sonstige der Zerstörung leicht ausgesetzte Stoffe und sind dadurch die dauerhaftesten; ihre Leitung wird unsichtbar und trotzdem zugänglich gelegt, sie haben den Vorzug der Eleganz und Sicherheit.

Galvanische Leitungen werden von uns **10 Jahre** garantirt.

Luftdrucktelegraphen (pneumatische Klingeln) für einfache und kurze Leitungen zu empfehlen; Sprachröhre etc.
Preisverzeichnisse, Voranschläge und Anweisung zum Legen der Leitung gratis.

Kommissionsverlag von Carl Beelitz in Berlin.

Druck von Gebrüder Fickert in Berlin.

Die Dampf-Trassmühle von Jacob Meurin,

Eigenthümer von Tufsteingruben in Andernach am Rhein,
empfehlend den Herren Bau-Beamten und Unternehmern vorzüglichen
fein gemahlten

Plaidter Trass und Tufstein

zu Brücken-, Kanal-, Tunnel-, Gasbehälter-, Reservoir-, Schacht-,
Stollen- und andern Wasserbauten.

Plaidter-Trass, wohlfeilster, altbewährter natürlicher Cement,
nimmt im Mörtel eine ungleich grössere Festigkeit an, als die
rascher erhärtenden künstlichen Cemente, und kostet mit Berücksichtigung
des nöthigen Kalkzusatzes nur $\frac{1}{4}$ des Preises dieser.

Wir beehren uns anzuzeigen, dass wir schwimmend haben von
London:

English Portland-Cement

auf Hamburg, Schiff Gutenberg, Capt. Jöns	mit 1080 Tonnen
„ do. „ Shakespeare „ Boysen	500 „
„ Stettin, „ Catharina „ Tampke	788 „
„ do. „ Maria Reid „ Chisholm	912 „
„ Danzig, „ Phoenix „ Veldhuis	ca. 1000 „

wovon ab **Hamburg, Stettin, Danzig** und **Berlin**
beste frische Waare billigst abtheilen können.

Gebrüder de Nève

Berlin, Schiffbauerdamm 20.

Alleinige Depositäre für Norddeutschland

der

Portland Cement-Werke von Knight, Bevans & Sturge, London.

Neue rauchunmögliche Luftheizungen

J. H. Reinhardt in Mannheim.

Die

Portland-Cement-Fabrik „STERN“

Toepffer, Grawitz & Co.

in Stettin

empfehlend den Herren Bau-Beamten, Bau-Unternehmern und Cement-
Händlern ihr Fabrikat in bester Qualität und reeller Verpackung
ganz ergebenst, und sichert die prompteste Ausführung der hiermit
erbetenen gefälligen Aufträge zu.